Transport Canada
Hon. Lloyd Axworthy
Minister

Transports Canada
L'hon. Lloyd Axworthy
Ministre

TP 208

Annual Report 1982-83

Maritime Pollution Claims Fund

Rapport annuel 1982-83

La Caisse des réclamations de la pollution maritime

© Minister of Supply and Services Canada 1983

Cat. No. T1-8/1983

ISBN 0-662-52728-3

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1983

Nº de cat. T1-8/1983

ISBN 0-662-52728-3

Annual Report 1982-83

Maritime Pollution Claims Fund

Rapport annuel 1982-83

La Caisse des réclamations de la pollution maritime

The Honourable Lloyd Axworthy,
Minister of Transport,
Transport Canada Building,
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Mr. Axworthy:

I have the honour to submit to you my Annual Report on my operations as Administrator of the Maritime Pollution Claims Fund for the fiscal year from April 1, 1982, to March 31, 1983. This report is made in accordance with section 747 of Part XX of the Canada Shipping Act.

During the past year there have been no major oil spills involving the Fund. This report will deal with the current status of the more important matters having implications for the Fund and which I referred to in my previous reports.

Litigation Relating to the KURDISTAN Incident

Following the breakup of the tanker KURDISTAN and the resulting oil spill in Cabot Strait on March 15, 1979, three major lawsuits were commenced in the Federal Court of Canada. The first suit is the Crown's claim against the ship's registered owners, the Nile Steamship Company et al, for the recovery of costs and expenses amounting to $6,946,109 for cleaning up the oil along the Newfoundland and Nova Scotia coastlines and disposing of the bow and stern sections of the ship. This is commonly referred to as "the Cost and Expenses Action." The Administrator is a defendant party by Statute in this litigation.

The second suit is a Statement of Claim by the Nile Steamship Company, the ship's owner, against that company arising out of the KURDISTAN casualty. This action seeks a declaration that the Nile Steamship Company is entitled to limit its liability under the Canada Shipping Act, in respect of the Crown's claim and other possible claims, to a gross amount of $3,559,962.40 less payments already made to individual fishermen and other claimants ($742,784.40) or a

L'honorable Lloyd Axworthy
Ministre des Transports
Immeuble Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur mes activités à titre de Directeur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime pour l'année financière écoulée, couvrant la période du 1er avril 1982 au 31 mars 1983, conformément aux dispositions de l'article 747 Partie XX, de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Au cours de la dernière année, il n'y a eu aucun déversement majeur d'hydrocarbures mettant en cause la Caisse. Ce rapport porte sur l'état d'avancement des affaires les plus importantes ayant une incidence sur la Caisse et dont j'ai fait état dans mes rapports précédents.

Litige relatif à l'incident du KURDISTAN

À la suite de l'accident du pétrolier KURDISTAN qui s'était brisé en deux et du déversement consécutif d'hydrocarbures dans le détroit de Cabot le 15 mars 1979, trois actions importantes ont été intentées en Cour fédérale du Canada.

La première est la réclamation de la Couronne contre les propriétaires du navire, la Nile Steamship Company et autres, pour le recouvrement des frais et dépenses totalisant $6,946,109, occasionnés par le nettoyage du littoral de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse et l'enlèvement des deux moitiés du navire. Cette action est communément appelée en anglais la "Costs and Expenses Action" (poursuite relative aux frais et dépenses). Dans cette cause, le directeur de la Caisse est défendeur en vertu de la Loi.

La deuxième action est un avis de réclamation présenté par la Nile Steamship Company, propriétaire du navire, contre la Couronne du Chef du Canada et

total of $2,817,178. This is commonly referred to as "the Limitation Action." The Administrator is also a defendant party by Statute in this litigation.

The third suit is an action by the owners of the KURDISTAN and Golden Eagle Canada Ltd. (the owner of the oil cargo carried by the tanker) against the Crown seeking to recover a total of $13 million and alleging improper actions on the part of the Crown in sinking the bow of the tanker and its oil cargo. This is commonly referred to as "the Bow Action." The Administrator is not a party in this litigation.

None of the above three legal cases have yet come to trial, but preliminary hearings and discoveries have and are taking place. During the past year in "the Costs and Expenses Action," the Crown conducted a legal discovery of John Bunnis, the chief executive officer of the Nile Steamship Company. The Administrator participated in this discovery which took place in May, 1982, at Halifax, N.S. The Crown has subsequently compiled and made available to all parties a list of the documentation on which it will rely in support of its claim and has also engaged the accounting firm of Doane, Raymond to perform a statistical audit of the Crown's claim. The listed documentation and the auditor's report will be made available during the shipowner's discovery of K.C. Curren of the Canadian Coast Guard and principal Crown witness, which is scheduled to take place in Halifax, N.S., during the period June 28 to June 30, 1983. The shipowner will also conduct a discovery of K.C. Curren in its "Limitation Action." This latter discovery is scheduled to take place in Halifax in mid July, 1983. The Crown intends to proceed to trial in both these actions at the earliest possible date in 1983.

Settlement of the Crown's Case against Oceanic Freighters

On December 1, 1977, the MV LADY ERA, owned by Oceanic Freighters Corporation, ran aground and was holed in the St. Lawrence River in the vicinity of Port Cartier, Québec. The 4540-tonne ship was registered in Piraeus, Greece, where the owner was reported to have its head office and place of business. At the time of the grounding, the ship was carrying approximately 482 tonnes of diesel and lube oil, pollutants as defined in section 727(1) of the Canada Shipping Act.

The Minister of Transport, acting under the authority of section 729 of the Act, authorized the removal and disposition of the oil. After the grounding and prior to the oil removal operations, the ship was severely damaged by fire of unknown origin. The cost to the Crown of this preventive operation amounted to $303,-339.28. The wrecked ship was eventually sold by Crown Assets Disposal Corporation to Rondeau Métal

toutes les autres parties ayant des réclamations contre elle relativement à l'accident du KURDISTAN. Le but est d'obtenir une décision judiciaire portant que la Nile Steamship Company est en droit de limiter ses responsabilités en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, vis-à-vis une réclamation de la Couronne et de toute autre réclamation éventuelle, à une somme totale de $3,559,962.40, moins les sommes déjà versées aux pêcheurs et autres particuliers ayant déposé des réclamations ($742,784.40), soit un total de $2,817,178. Cette action est communément appelée en anglais "the Limitation Action" (poursuite relative à la limitation des responsabilités). Le directeur de la Caisse est défendeur en vertu de la Loi dans cette cause.

La troisième action est une poursuite de $13 millions intentée contre la Couronne par les propriétaires du KURDISTAN et la Golden Eagle Canada Ltd. (propriétaire de la cargaison de mazout du pétrolier) qui allèguent que la Couronne aurait pris des mesures inappropriées en coulant la moitié avant du pétrolier avec sa cargaison de mazout. Cette action est communément appelée en anglais "the Bow Action." Le directeur de la Caisse n'est pas partie à ce litige.

Aucune des trois affaires ci-dessus n'a encore été jugée, mais les audiences préliminaires ainsi que les communications et interrogatoires préalables se poursuivent. L'an dernier, dans le cas de la "Costs and Expenses Action," la Couronne a procédé à l'interrogatoire préalable de John Bunnis, cadre principal de la Nile Steamship Company. Le directeur de la Caisse a participé à cet interrogatoire qui s'est déroulé en mai 1982, à Halifax (N.-É.). La Couronne a par la suite dressé une liste des documents sur laquelle elle compte appuyer sa réclamation et l'a mise à la disposition de toutes les parties; elle a également chargé la firme d'experts-comptables Doane Raymond d'exécuter une vérification statistique de sa revendication. On mettra à la disposition des intéressés cette documentation et le rapport du vérificateur au cours de l'interrogatoire préalable auquel le propriétaire soumettra K.C. Curren, de la Garde côtière canadienne, principal témoin de la Couronne. Cet interrogatoire devrait avoir lieu les 28, 29 et 30 juin 1983, à Halifax (N.-É.). Le propriétaire interrogera aussi K.C. Curren dans le cadre de sa "Limitation Action". Cet interrogatoire est prévu pour la mi-juillet 1983, à Halifax (N.-É). La Couronne a l'intention de régler ces poursuites en justice le plus tôt possible en 1983.

Règlement de l'affaire de la Couronne contre la Oceanic Freighters

Le 1er décembre 1977, le LADY ERA, propriété de la Oceanic Freighters Corporation, s'échoue dans le Saint-Laurent près de Port-Cartier (Qué.) et des voies d'eau sont ouvertes dans la coque. Ce navire de 4540 tonneaux est immatriculé au Pirée, en Grèce, où le

Ltée for the sum of $3,333.00, the Crown receiving $2,499.77 after payment of commission charges.

I was served with a copy of the Statement of Claim in the matter of the Crown's action commenced in the Federal Court on September 8, 1980, against Oceanic Freighters Corporation for the recovery of the Crown's costs and expenses involved in the oil removal and disposition of the ship. The Administrator of the Fund became a statutory party defendant in this action under section 743 of the Act. The Crown obtained an Order for Service out of Jurisdiction and service of the Statement of Claim upon the defendant company was effected on January 29, 1981. The defendant company failed to file an appearance for any defence in this litigation and the Crown intended to take proceedings for a Default Judgment and to seek to recover the amount of its claim from the Fund.

Investigations disclosed that Oceanic Freighters Corporation was a company on paper only and that it does not have a current place of business or any assets and moreover, that the ship was not insured. Pursuing this claim in the Federal Court against the defendant company would be costly and fruitless and there would be no hope of recovery even if judgment were obtained against the company. Failure to obtain recovery from the company makes the Fund liable for the Crown's claim under the provisions of the Act. In these circumstances I considered a settlement without the need for further litigation was desirable and in the best interests of the Fund.

The proceeds of the sale of the vessel to Rondeau Métal Ltée amounting to $2,499.77 were set off against the Crown's costs for the removal of the oil. The total of the Crown's claim as filed in the Federal Court was $303,339.28 plus interest and costs. The Crown also received a security deposit of $5,000 from Rondeau by way of liquidated damages for failure to remove the wrecked vessel and the Crown agreed to reduce its claim by that amount and also to waive any claim for interest and costs. It was eventually agreed that this claim be settled for the total sum of $298,339.28.

After reviewing the circumstances of this casualty and examining the detail of the costs and expenses incurred by the Crown, I have concluded that payment of the claim from the Fund is justified and that making such payment is consistent with the proper administration of the Fund and the underlying intent of Part XX of the Act. My main reasons for coming to this conclusion are the following:

a) The costs and expenses described in the Crown's claim, including payment to the contractor, were in fact incurred.

b) The preventive measures giving rise to these ex-

propriétaire aurait son siège social et son adresse d'affaires. Au moment de l'échouement, le navire transporte environ 482 tonnes de gas-oil et d'huile lubrifiante, substances qui constituent des polluants aux termes de l'article 727(1) de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le ministre des Transports, en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 729 de la Loi, autorise l'enlèvement de la cargaison.Après l'échouement et avant les opérations d'enlèvement des hydrocarbures, le navire est gravement endommagé par un incendie d'origine inconnue. Cette opération préventive coûtera $303,339.28 à la Couronne. La Corporation de disposition des biens de la Couronne vendra par la suite l'épave du navire à la Rondeau Métal Ltée pour la somme de $3,333, dont $2,499.77 reviendront à la Couronne après paiement des frais de courtage.

On m'a signifié copie de l'Avis de réclamation dans l'affaire de la poursuite de la Couronne engagée en Cour fédérale le 8 septembre 1983 contre la Oceanic Freighters Corporation, pour le recouvrement des frais et dépenses de la Couronne engagés pour l'enlèvement des hydrocarbures et du navire. Le directeur de la Caisse est devenu défendeur dans cette poursuite en vertu de l'article 743 de la Loi. La Couronne a obtenu un ordre de signification hors juridiction, et la signification de l'avis de réclamation à la compagnie défenderesse a été effectuée le 29 janvier 1981. La compagnie défenderesse a omis de déposer une demande de comparution ou toute autre défense relativement à cette affaire, et la Couronne comptait obtenir un jugement par défaut pour recouvrer de la Caisse le montant de sa réclamation.

Les enquêtes ont révélé que la Oceanic Freighters Corporation n'existait que sur papier, qu'elle n'avait ni actif ni adresse d'affaires, et que, de plus, le navire n'était pas assuré. Il serait coûteux et inutile d'intenter une réclamation en Cour fédérale contre la compagnie défenderesse, puisqu'il n'y a aucun espoir de recouvrer les frais, même si un jugement était obtenu contre cette compagnie. Selon la Loi, c'est la Caisse qui doit payer les sommes non recouvrées lors d'une réclamation de la Couronne. Dans ces circonstances, j'estime que la Caisse a tout intérêt à rechercher un règlement sans poursuivre plus loin devant les tribunaux.

Le produit de la vente du navire à la Rondeau Métal Ltée totalisant $2,499.77 a été déduit des frais assumés par la Couronne pour l'enlèvement des hydrocarbures. Le montant total de la réclamation de la Couronne déposée en Cour fédérale était de $303,339.28, plus les intérêts et les frais et dépenses. La Couronne a également reçu un dépôt de garantie de $5,000 de la Rondeau en guise de dommages-intérêts fixés en argent pour n'avoir pu enlever l'épave du navire, et la

penses were undertaken pursuant to the proper authorization under section 729(1) of the Act.

c) the Crown's expenditures appear to have been reasonably incurred in the circumstances in accordance with section 734(2) of the Act.

d) Oceanic Freighters was a company on paper only. It has no current place of business nor assets and carried no insurance on the ship.

e) Under sections 743 and 744 of the Act, the Administrator and the Fund, as a Statutory Defendant Party in this litigation, is liable for the payment of this claim, if recovery cannot be obtained from the owner of the ship.

f) Further litigation would be fruitless and costly and could increase the amount of payment out of the Fund.

g) It would be purposeless to pursue this claim directly against the company with virtually no hope of recovery even if judgment were obtained against it.

For the above mentioned reasons and by virtue of the provisions of sections 741 and 744 of the Act, I directed payment from the Maritime Pollution Claims Fund in the sum of $298,339.28 be made to the Receiver General of Canada in accordance with section 751 of the Act in full and final payment of the costs and expenses incurred by the Crown as a result of the MV LADY ERA casualty.

I directed this payment after obtaining an Assignment and Release of the Crown's claim in full to the Administrator and after having satisfied myself that the provisions of section 744 of the Act have been complied with.

Oil Spill Near Cornwall, Ontario

In my last annual report, I referred to an oil spill in the area of Iroquois Lock in the St. Lawrence River in the vicinity of Cornwall. The oil spill occurred in October, 1981, and was estimated to be about 4.1 tonnes. It was a bilge type oil which fouled portions of the north shore of the river and the marshy bays in Lake St. Francis as well as the shore along the St. Régis Indian Reserve. A smaller spill on the same date was cleaned up on the American side of the river under the supervision of the United States Coast Guard. Clean-up operations on the Canadian side were authorized by the governor-in-council pursuant to section 734 of the Act and the work was carried out by a contractor, J. Beck, under the supervision of the Canadian Coast Guard.

Couronne a consenti à réduire sa réclamation d'autant ainsi qu'à renoncer à réclamer les intérêts, frais et dépenses. Le montant de la réclamation a finalement été réduit à $298,339.28.

Après avoir examiné les circonstances de cet accident ainsi que le détail des frais et dépenses de la Couronne, j'en ai conclu que le paiement de cette réclamation sur les réserves de la Caisse était justifié et que ce paiement était conforme à la bonne administration de la Caisse ainsi qu'à l'esprit de la Partie XX de la Loi. Voici les principales raisons qui m'ont amené à cette conclusion:

a) Les frais et dépenses décrits dans la réclamation de la Couronne, dont le paiement à l'entrepreneur, ont été effectivement engagés.

b) Les mesures préventives ayant entraîné ces dépenses ont été prises conformément à l'autorisation exigée en vertu de l'article 729(1) de la Loi.

c) Les dépenses engagées par la Couronne semblent avoir été raisonnables dans les circonstances, conformément à l'article 734(2) de la Loi.

d) La Oceanic Freighters n'existait que sur papier. Elle ne possède pas d'adresse d'affaires ni d'actif et n'était pas assurée pour le navire.

e) En vertu des articles 743 et 744 de la Loi, le directeur de la Caisse est partie à ce litige à titre de défendeur et par conséquent, responsable du paiement de cette réclamation, si le recouvrement ne peut être obtenu du propriétaire du navire.

f) Il serait inutile et coûteux de poursuivre des procédures qui ne feraient qu'augmenter les dépenses de la Caisse.

g) Il ne servirait à rien de maintenir cette réclamation directement contre la compagnie, puisqu'il n'existe virtuellement aucun espoir de recouvrer les frais, même si un jugement était obtenu contre elle.

Pour ces raisons et en vertu des dispositions des articles 741 et 744 de la Loi, j'ai ordonné le versement, sur les réserves de la Caisse des réclamations de la pollution maritime, de la somme de $298,339.28 au Receveur général du Canada, conformément à l'article 751 de la Loi, à titre de paiement intégral et final des frais et dépenses engagés par la Couronne à la suite du naufrage du LADY ERA.

J'ai ordonné le versement de cette somme après avoir obtenu, en qualité de directeur de la Caisse, le transport et la renonciation de la créance de la Couronne au complet et après m'être assuré que les dispositions de l'article 744 de la Loi ont été respectées.

A ship, the DEMETRIUS, had been sighted in the vicinity of the oil spill by a fisherman. The Canadian Coast Guard took samples from her to compare with samples taken from the St. Régis Island shoreline. An analysis by the Ontario Ministry of the Environment Laboratory concluded that the samples from the shoreline were not the same as those from the source of the spill. Because oil went ashore on the U.S. side of the St. Lawrence Seaway, the Canadian Coast Guard passed samples from the DEMETRIUS to the U.S. Coast Guard and the American analysis concluded that the oil on the U.S. shoreline was the same as that from the ship. It was therefore concluded that there must have been two separate spills, one from the Demetrius which went ashore on the U.S. side of the river and one from an unknown source which went ashore on the Canadian side resulting in the Canadian clean-up operation.

On June 21, 1982, a claim was submitted to me under section 745 of the Act for the recovery of the Crown's costs and expenses in the amount of $95,-531.13. Section 745 provides that a claim for the recovery of costs and expenses, resulting from an oil spill from a ship which cannot be identified, may be made against the Maritime Pollution Claims Fund. This claim is being filed in the Federal Court. At the time of writing this report, negotiations are under way to reach a settlement of this claim and the various elements of the Crown's claim are being carefully examined. This claim could place a contingent liability on the Fund of approximately $95,531.13.

Oil Spill from SEVONIA TEAM

My last report made reference to the oil spill from the vessel SEVONIA TEAM of British registry, and owned by Team Ship IV Ltd., Denholm Ship Management Ltd., which occurred October, 1979, and polluted a portion of the shoreline along the St. Lawrence River in the vicinity of Port-au-Saumon, Québec. Five commercial fishermen of smelt and eels in the area of St. Irénée in the County of Charlevois, alleged they suffered loss of income and damage to their fishing gear as a result of that spill. On October 30, 1981, these fishermen filed their claims totalling approximately $24,610 in the Federal Court against the owner of the ship and its agent, Oceanic Tankers Agency Ltd. of Lévis, Québec. Under the provisions of section 743 of the Act, the Administrator of the Fund becomes a party in these legal proceedings. This legal action has not yet come to trial. However, this could place a contingent liability on the Fund of approximately $24,610.

Déversements d'hydrocarbures près de Cornwall (Ontario)

Dans mon dernier rapport annuel, je faisais état d'un déversement d'hydrocarbures dans la région de l'écluse Iroquois, sur le Saint-Laurent, près de Cornwall. Le déversement s'est produit en octobre 1981 et a été estimé à 4,1 tonnes métriques environ. Il s'agissait de mazout de soute qui a souillé une partie de la rive nord du fleuve et les baies marécageuses du lac Saint-François, de même que le rivage de la réserve indienne de Saint-Régis. À la même date, un déversement moins important a été nettoyé sur la rive américaine du fleuve sous la direction de la Garde côtière américaine. Conformément à l'article 734 de la Loi, le gouverneur en conseil a autorisé les opérations de nettoyage le long des rives canadiennes, et les travaux ont été effectués par un entrepreneur, J. Beck, sous la direction de la Garde côtière canadienne.

Un pêcheur avait aperçu un navire, le DEMETRIUS, près du lieu du déversement d'hydrocarbures. La Garde côtière canadienne a prélevé des échantillons de la cargaison afin de les comparer à ceux qui avaient été recueillis sur les rivages de l'île Saint-Régis. Une analyse effectuée par le laboratoire du ministère de l'Environnement de l'Ontario a révélé que les échantillons ne correspondaient pas. Étant donné qu'il y avait aussi eu pollution de la rive américaine de la voie maritime du Saint-Laurent par des hydrocarbures, la Garde côtière canadienne a envoyé des échantillons provenant du DEMETRIUS à la Garde côtière américaine qui a constaté que les hydrocarbures qui avaient pollué le littoral américain étaient identiques aux échantillons prélevés à bord du navire. On a donc conclu qu'il avait dû y avoir deux déversements distincts, un par le DEMETRIUS, qui a pollué la rive américaine du fleuve, et un autre, de source inconnue, qui a pollué la rive canadienne du fleuve et nécessité des opérations de nettoyage canadiennes.

Le 21 juin 1982, on me présentait une réclamation en vertu de l'article 745 de la Loi pour le recouvrement des frais et dépenses de la Couronne s'élevant à $95,531.13. L'article 745 stipule qu'une réclamation pour le recouvrement des frais et dépenses engagés à la suite d'un déversement d'hydrocarbures par un navire qui ne peut être identifié peut être intenté contre la Caisse des réclamations de la pollution maritime. Cette réclamation a été déposée en Cour fédérale. Au moment de rédiger ce rapport, des négociations se poursuivent en vue d'un règlement de cette réclamation, et les divers éléments de la réclamation de la Couronne sont soigneusement examinés. Cette réclamation pourrait représenter une dette éventuelle pour la Caisse de l'ordre de $95,531.13.

Oil Spill at Canaport, Saint John, N.B.

On August 20, 1979, the 268 247-tonne tanker GEORGE M. KELLER, while discharging a cargo of crude oil at Canaport near Saint John, N.B., discharged a quantity of the oil into the Bay of Fundy. The tanker of Liberian registry was owned by Chevron Transportation Corporation of San Francisco. The oil slick, through tide and current action drifted westward to the New Brunswick shoreline.

Arthur A. Farquharson, a commercial fisherman and owner and operator of a herring fishing weir located at Carrying Cove near New River Beach, N.B., alleged that his weir, twine, netting and other gear were damaged or destroyed by the oil and that his damages amounted to $15,673.09. He also claims that at the time of the discharge, there were 1500 hogshead of herring trapped in or around his weir and because of contamination by oil, these herring were rendered unmarketable and had to be released. The market value of the lost herring was estimated to be $127,500. His claim was a revision of the one he filed against the Fund, as reported in my 1980-81 Annual Report when he claimed $4,500 for damage to gear and $85,000 for loss of fish catch.

On August 18, 1981, Mr. Farquharson filed a claim in the Federal Court against Chevron Transportation Company claiming damages in the amount of $143,-173.09 plus interest and pecuniary damages for loss of use of his weir. I was served with a copy of this claim thereby making the Administrator a party in this legal action under section 743 of the Act. A legal discovery of Mr. Farquharson in which I will participate, is scheduled to take place in Saint John, N.B., on April 11, 1983. This claim presents another contingent liability on the Fund amounting to approximately $143,173.09.

Status of Fund

The total payments out of the Fund during the fiscal year, at the request or upon the order of the Administrator under subsection 740(1) and section 742 of the Act, amounted to $326,810.90. This total comprised $17,242 paid to the Administrator for his services in dealing with claims and administering the Fund; $609.78 for the Administrator's travel expenses; $298,339.28 in settlement of the Crown's claim for clean-up costs and expenses arising out of the wreck of the MV LADY ERA near Port Cartier, Québec; $10,619.84 paid to the Administrator's solicitors for their fees and disbursements.

Déversement d'hydrocarbures par le SEVONIA TEAM

Mon dernier rapport faisait état du déversement d'hydrocarbures par le SEVONIA TEAM, navire immatriculé en Angleterre et appartenant à la Team Ship IV Ltd., Denholm Ship Management Ltd., survenu en octobre 1979. Le déversement avait pollué une partie de la rive du fleuve Saint-Laurent près de Port-au-Saumon (Québec). Cinq pêcheurs pratiquant la pêche commerciale à l'éperlan et à l'anguille à proximité de Saint-Irénée dans le comté de Charlevois allèguent avoir subi des pertes de revenu et des dommages à leurs engins de pêche, à la suite du déversement. Le 30 octobre 1981, ils ont déposé en Cour fédérale leurs réclamations totalisant environ $24,610 contre le propriétaire du navire et son agent, la Oceanic Tankers Agency Ltd. de Lévis (Québec). En vertu des dispositions de l'article 743 de la Loi, le directeur de la Caisse devient partie à ces poursuites judiciaires. La cause n'est pas encore passée en jugement. Elle pourrait cependant entraîner pour la Caisse une dette éventuelle d'environ $24,610.

Déversement d'hydrocarbures à Canaport, Saint-Jean (N.-B.)

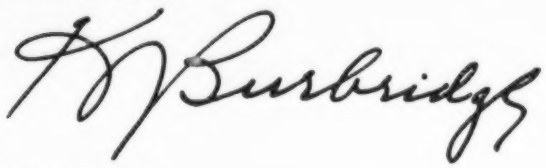
Le 20 août 1979, au cours du déchargement d'une cargaison de pétrole brut à Canaport près de Saint-Jean (N.-B.), le GEORGE M. KELLER, pétrolier de 268 247 tonneaux, a rejeté une certaine quantité d'hydrocarbures dans la baie de Fundy. Ce pétrolier, immatriculé au Libéria, appartient à la Chevron Transportation Corporation de San Francisco. À cause de la marée et du courant, la nappe d'hydrocarbures a dérivé vers l'ouest jusqu'au littoral du Nouveau-Brunswick.

Arthur A. Farquharson, pêcheur commercial et propriétaire et exploitant d'une pêcherie de harengs située à Carrying Cove près de New River Beach (N.-B.) a allégué que sa pêcherie, ses lignes, ses filets et ses autres engins de pêche avaient été endommagés ou détruit par les hydrocarbures, lui causant des pertes qu'il évalue à $15,673.09. Il prétend également qu'au moment du rejet, il y avait 1500 boucauts de hareng dans sa pêcherie ou au voisinage de celle-ci, qu'ils sont devenus invendables en raison de leur contamination par les hydrocarbures et qu'il a donc dû les laisser s'échapper. Il estime la valeur marchande des harengs perdus à $127,500. Sa réclamation est une révision de celle dont il avait été fait état dans mon rapport annuel de 1980-1981 et qui s'élevait alors à $4,500 pour dommages à ses engins et à $85,000 pour perte de prise.

Le 18 août 1981, M. Farquharson a déposé une réclamation en Cour fédérale contre la Chevron Transportation Company pour des dommages s'élevant à $143,173.09, plus intérêts et manque à gagner découlant de l'impossibilité d'utilisation de sa pêcherie. On

Interest credited to the Fund during the fiscal year amounted to $10,567,991.78. There was a balance of $84,593,645.04 in the Maritime Pollution Claims Fund as of March 31, 1983.

Yours sincerely,



K.J. Burbridge
Administrator
Maritime Pollution Claims Fund

ma signifié, à titre de directeur de la Caisse, copie de cette réclamation, me rendant partie à cette poursuite en vertu de l'article 743 de la Loi. L'interrogatoire préalable de M. Farquharson, auquel je participerai, doit se dérouler à Saint-Jean (N.-B.) le 11 avril 1983. Cette réclamation représente pour la Caisse une autre dette éventuelle d'environ $143,173.09.

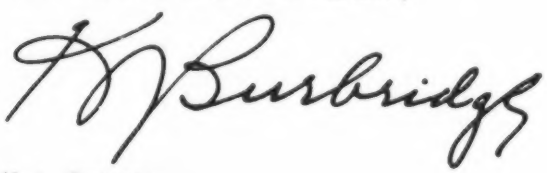
Situation financière de la Caisse

Le total des paiements qui ont été faits à même les réserves de la Caisse au cours de l'année financière, à la demande ou sur l'ordre du Directeur, aux termes de l'article 740(1) et de l'article 742 de la Loi, s'élèvent à $326,810.90. Ce total comprend les sommes suivantes: $17,242 versés au Directeur pour le traitement des réclamations et l'administration de la Caisse; $609.78 pour les frais de déplacement du Directeur; $298,339.28 en règlement des réclamations de la Couronne pour les coûts de nettoyage occasionnés par le naufrage du LADY ERA près de Port-Cartier, au Québec; $10,619.84 versés aux avocats du Directeur en guise d'honoraires et pour leurs débours.

Les intérêts crédités à la Caisse durant l'année financière se sont élevés à $10,567,991.78. Au 31 mars 1983, le solde de la Caisse des réclamations de la pollution maritime était de $84,593,645.04.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'expression de ma haute considération.

Le directeur de la Caisse des
réclamations de la pollution maritime,



K.J. Burbridge